
Fahrbericht Yamaha R 125 / MT-125: Oberliga

Von Jens Riedel, cen

120 km/h auf der einen und 125 km/h auf der anderen sind fast immer möglich. Wer sich klein macht, schafft bergab auch über 125 bzw. mehr als 130. Auch wenn hier „nur“ der Tachowert gemeint ist: Die MT-125 und die R 125 von Yamaha gehören zweifelsfrei zu den schnellsten Leichtkrafträdern auf dem Markt. Gemessen wurden in der Spitze via App 123 km/h und 126 km/h. Auch preislich spielen die beiden in der Oberliga. Zur neuen Saison gibt es dafür aber auch ein bisschen mehr als bisher, wobei die R mit umfangreicheren Modifikationen in die vierte Modellgeneration wechselt.

In Europa ist jedes fünfte neu verkaufte 125er-Naked-Bike eine MT. Nicht nur das markante „Insekten“-Gesicht und die fahrdynamisch spürbar nach vorn orientierte Sitzposition sprechen für die kleinste Vertreterin der „Dark Side of Japan“-Familie von Yamaha. Der Motor klingt für ein Motorrad der kleinen Klasse erfreulich voluminös und bringt die 15 PS auch wirklich auf die Straße. Für dieses Jahr gibt es endlich ein TFT-Farbdisplay im Fünf-Zoll-Format, das über ein Rädchen an der rechten Lenkereinheit bedient wird. Es ist mit Yamahas „My Ride“-App verknüpfbar, die Fahrparameter wie größte Schräglage und erreichte Höchstgeschwindigkeit festhält, aber auch die Tour aufzeichnet, die sich dann mit anderen Fahrern über die so genannten Sozialen Netzwerke teilen lässt.

Bei der R 125 geht die Modellpflege einige Schritte weiter, denn in ihrem Segment innerhalb der Leichtkraftradklasse steht sie immerhin europaweit für 40 Prozent Marktanteil. Auch die Supersportlerin bekommt das neue Cockpit, allerdings mit etwas anderem Anzeigenaufbau sowie der zusätzlichen Grafikeinstellung „Track“ inklusive Stoppuhr und Laptimer. Wichtigste technische Neuerung ist die Option auf einen Quickshifter, für den die Maschine bereit vorverkabelt ist. Auch ergonomisch hat sich etwas getan. Der Winkel der beiden Lenkerstummel wurde um zehn Grad erweitert, was für eine deutlich entspanntere Armhaltung sorgt. Optisch präsentiert sich die kleine Supersportlerin ebenfalls neu. Sie rückt mit ihrer neuen Verkleidung designerisch viel näher an die große R1 heran. Dazu zählt natürlich nicht zuletzt der kleine zentrale LED-Hauptscheinwerfer. Die Aerodynamik hat sich laut Yamaha um fünf Prozent verbessert. Wie bei der großen Schwester hat nun auch die R 125 Schlitze in der oberen Gabelbrücke. Das neue Bodywork präsentiert sich in der Seitenansicht in horizontal verlaufender Linie, das geänderte Tankcover dient der besseren Ergonomie. Der Fahrersitz bietet auch nach hinten ausreichend Platz.

Auch wenn der Motor identisch ist, so klingt er bei der R erstaunlicherweise etwas weniger sonor und einen Hauch mehr nach Leichtkraftrad als bei der nackten Schwester. Die zum neuen Modelljahr noch sanfter ausgelegte Kupplung ist federleicht und kaum zu spüren. Die Gänge rasten bei Yamahas kleinsten Modellen ohnehin präzise ein. Der Motor spricht gut an und ist außerordentlich munter. Dazu trägt auch die variable Ventilsteuerung bei, die ab 7400 Umdrehungen für längere Öffnungszeiten sorgt. Das ist vor allem im sechsten Gang deutlich spürbar, wo Yamaha MT-125 und R 125 bis fast zum Schluss immer noch spürbaren Durchzug bieten.

Die Vorderradbremse spricht sehr früh und mit hohem Druck an, könnte im Fall der R aber ruhig noch ein wenig mehr Biss vertragen. Die Fußbremse ist gut kontrollierbar und nicht zu lasch abgestimmt. Kritik müssen sich – wie bei den meisten Motorrädern – auch hier die Rückspiegel gefallen lassen, die ein eher eingeschränktes Sichtfeld bieten.

Das Fahrverhalten ist tadellos, wobei die R die dynamischere Rolle spielt, während die MT den fahraktiveren Part übernimmt. Trotz der guten Leistungsentfaltung zeigen sich die beiden Leichtkrafträder beim Kraftstoffverbrauch genügsam. Inklusive einiger Autobahnnetappen unter Vollgas flossen im Schnitt lediglich 2,5 bis maximal 2,8 Liter durch die Einspritzanlage.

Die aufwendige Motorentechnik und die gute Ausstattung, die auch eine Traktionskontrolle

umfasst, sowie die Produktion in Europa (Frankreich) haben ihren Preis. Die MT-125, die zu 40 Prozent von Frauen gekauft wird, kostet 5749 Euro, die R 125 überspringt dann sogar die 6000-Euro-Marke um 49 Euro. Dafür gibt es aber eben auch für diese Klasse hervorragende Fahrleistungen. Während die R klar auf ein etwas jüngeres Publikum zielt, empfiehlt sich die MT-125 auch für die wachsende Zahl von B196-Absolventen – und könnte sie am Ende vielleicht sogar so sehr begeistern, dass doch noch der echte Motorradführerschein in Erwägung gezogen wird. (cen/jri)

Daten Yamaha R 125 (MT-125)

Antrieb: 1-Zyl., 125 ccm, flüssigkeitgekühlt, Kette, 6 Gänge
Leistung: 11 kW / 15 PS bei 10.000 U/min.
Max. Drehmoment: 11,5 Nm bei 8000 U/min.
Höchstgeschwindigkeit: 120 (116) km/h
Tankinhalt: 11 (10) Liter
Sitzhöhe: 820 (810) mm
Gewicht (fahrbereit) 144 (142) kg
Normverbrauch: 2,1 Liter
CO₂-Emissionen: 48 g/km
Testverbrauch: 2,5–2,8 l
Preis: 6049 (5749) Euro

Bilder zum Artikel



Yamaha R 125.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha R 125.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha R 125.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha R 125.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha R 125.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha MT-125.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha MT-125.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha R 125.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Yamaha R 125.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Yamaha MT-125.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Yamaha MT-125.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Yamaha MT-125.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Yamaha R 125.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha R 125.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha R 125.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha R 125.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha R 125.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha MT-125.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha MT-125.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha MT-125.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Yamaha MT-125.

Foto: Autoren-Union Mobilität
